കേരള നിയമസഭാ നടപടികൾ

പതിമൂന്നാം കേരള നിയമസഭ

പതിനഞ്ചാം സമ്മേളനം

2015 ഡിസംബർ 17, വ്യാഴം

വാല്യം 160] ഔദ്യോഗിക റിപ്പോർട്ട് [നമ്പർ 11

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

നിയമസഭ 2015 ഡിസംബർ മാസം 17-ാം തീയതി വ്യാഴാഴ്ച രാവിലെ 8.30-ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കർ ശ്രീ. എൻ. ശക്തന്റെ അദ്ധ്യക്ഷതയിൽ നിയമസഭാ ഹാളിൽ യോഗം ചേർന്നു.

I. ചോദ്യോത്തരങ്ങൾ

(ഈ സമ്മേളനകാലത്തേയ്ക്ക് അനുവദിക്കപ്പെട്ട ചോദ്യങ്ങളുടെ പട്ടികയിലെ നമ്പർ ബ്രാക്കറ്റിൽ കാണിച്ചിരിക്കുന്നു.)

1. വാങ്മൂലം നൽകിയ ഉത്തരങ്ങൾ

(ചോദ്യോത്തരവേള ആരംഭിച്ചപ്പോൾ മുഖ്യമന്ത്രിയും മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും എക്സൈസും വകുപ്പുമന്ത്രിയും രാജി വയ്ക്കണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ടുള്ള ബാനറുകളും പ്ലക്കാർഡുകളും പിടിച്ചുകൊണ്ട് എഴുന്നേറ്റുനിന്ന് മുദ്രാവാക്യം വിളിച്ച് ബഹളം വച്ചുകൊണ്ടിരുന്ന പ്രതിപക്ഷാംഗങ്ങൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കറുടെ നിർദ്ദേശത്തെത്തുടർന്ന് സ്വസ്ഥാനങ്ങളിൽ ഉപവിഷ്ടരായി.)

മി. സ്പീക്കർ: പ്ലീസ്.....പ്ലീസ്.....ഓർഡർ.....ഓർഡർ....

ചോദ്യം നമ്പർ:*301

റോഡപകടങ്ങൾ

1 (*301) ശ്രീ. എം. വി. ശ്രേയാംസ് കുമാർ :

ശ്രീ. റോഷി അഗസ്റ്റിൻ :

ഡോ. എൻ. ജയരാജ് : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് വനവും പരിസ്ഥിതിയും ഗതാഗതവും സ്പോർട്സും സിനിമയും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) റോഡ് അപകടങ്ങളെക്കുറിച്ച് ജനങ്ങളെ ബോധവൽക്കരിക്കുന്നതിനായുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ ക്രോഡീകരിച്ച് നടപ്പാക്കുന്നതിനായി ഏതെങ്കിലും ഏജൻസികളെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടോ; വിശദമാക്കുമോ;

(ബി) റോഡ് അപകടങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചുള്ള ഇൻഫർമേഷൻ എഡ്യൂക്കേഷൻ ആന്റ് കമ്മ്യൂണിക്കേഷൻ (ഐ.ഇ.സി.) മെറ്റീരിയൽസ് ശാസ്ത്രീയമായി വിശകലനം ചെയ്ത നടപ്പാക്കുന്നതിനായി ഒരു സ്പെഷ്യൽ പാക്കേജിന് രൂപം നൽകുമോ?

വനവും പരിസ്ഥിതിയും ഗതാഗതവും സ്പോർട്സും സിനിമയും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ): സർ,

(എ) ഇല്ല. എന്നാൽ 2007-ലെ കേരള റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി നിയമ പ്രകാരം രൂപീകരിച്ച കേരള റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിയെ റോഡ് സുരക്ഷാ ബോധവൽക്കരണ പരിപാടികൾ നടപ്പിലാക്കുവാൻ ചുമതലപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. റോഡ് സുരക്ഷയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കൃത്യനിർവ്വഹണം നടത്തുന്ന മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പ്, പോലീസ്, വിദ്യാഭ്യാസം, നാറ്റ്പാക്ക് എന്നീ വകുപ്പുകൾ മുഖേനയും ജില്ലാ റോഡ് സുരക്ഷാ കൗൺസിലുകൾ മുഖേനയും റോഡ് സുരക്ഷാ ബോധവൽക്കരണ പരിപാടികൾ നടത്തിവരുന്നു.

(ബി) ഇപ്പോൾ പരിഗണനയിലില്ല.

ശ്രീ. എം. വി. ശ്രേയാംസ് കുമാർ: സർ, ഇൻഡ്യയിൽ നടക്കുന്ന വാഹനാപകടങ്ങളുടെ 10 ശതമാനം കേരളത്തിലാണ്. ഒരു വർഷം ഏകദേശം 40,000 അപകടങ്ങളും 4,000 മരണങ്ങളും സംഭവിക്കുന്നുണ്ട്. അതിൽ ഏകദേശം 80 ശതമാനം ആക്സിഡന്റുകളും pedestrians-ഉം മോട്ടോർ സൈക്കിൾ യാത്രക്കാരുമാണ്. 2005 മുതൽ 2014 വരെയുള്ള വാഹനങ്ങളുടെ പെരുപ്പം കണക്കാക്കുകയാണെങ്കിൽ 173.8 ശതമാനമാണ്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ ജസ്റ്റിസ് ടി.കെ. ചന്ദ്രശേഖരദാസ് കമ്മീഷൻ നൽകിയ ചില ശിപാർശകൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ; അതിൽ പ്രധാനമായും പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്, ലൈസൻസ് നൽകുന്നതിന്റെ പ്രായം പുരുഷൻമാർക്ക് 20-ഉം സ്ത്രീകൾക്ക് 21 വയസ്സുമായി ഉയർത്തുക, 5 വർഷമെങ്കിലും എക്സ്പീരിയൻസ് ഉള്ള ഡ്രൈവർമാർ മാത്രമേ ഹൈവേയിൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വാഹനം ഓടിക്കാൻ പാടുള്ളൂ, അതുപോലെ സ്റ്റുഡന്റ് ഡ്രൈവേഴ്സിന് അവരുടെ എഡ്യൂക്കേഷണൽ ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ടിൽ മാത്രമേ വാഹനം കൊണ്ടുപോകാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ ഹൈസ്പീഡ് വാഹനങ്ങൾ ഫയർ ഫോഴ്സിനും പോലീസിനും റോഡ് സേഫ്റ്റി ഫോഴ്സിനും മാത്രമായി പരിമിതപ്പെടുത്തുക, മോട്ടോർ സൈക്കിളിന്റെ വേഗപരിധി 40-50 കിലോമീറ്ററായി കുറയ്ക്കുക, 500 സി.സി. ബൈക്ക് ബാൻ ചെയ്യുക, പബ്ലിക് ട്രാൻസ്പോർട്ട് സിസ്റ്റത്തിലെ ഡ്രൈവർമാർക്ക് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് ഓഫ് എഡ്യൂക്കേഷൻ ആന്റ് ടെയിനിംഗ് എന്നിങ്ങനെ ധാരാളം ശിപാർശകൾ വന്നിട്ടുണ്ട്. ഇതിൽ ഏതെങ്കിലും നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുള്ള തീരുമാനം ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ എന്ത് നടപടികളാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്;

<u>ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ</u>: സർ, ഇന്ന് ഇതുസംബന്ധിച്ച് ഒരു അടിയന്തര ചോദ്യം ഉണ്ട്. അതും ഇതേ കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ചാണ് ചോദിച്ചിട്ടുള്ളത്. എന്നാലും ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ചോദിച്ചതുകൊണ്ട് ഞാനിതിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് സൂചിപ്പിക്കാം.

റോഡ് സുരക്ഷ സംബന്ധിച്ച് ജസ്റ്റിസ് ടി.കെ. ചന്ദ്രശേഖരദാസ് കമ്മീഷനെ ഗവൺമെന്റ് നിയോഗിച്ചിരുന്നു. കമ്മീഷന്റെ റിപ്പോർട്ട് ഗവൺമെന്റിന് കിട്ടിയിട്ടുണ്ട്. 36 ശിപാർശകളടങ്ങുന്ന റിപ്പോർട്ടാണ് അദ്ദേഹം ഗവൺമെന്റിന് സമർപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. അവ ഘട്ടംഘട്ടമായി നടപ്പിലാക്കണമെന്നാണ് റിപ്പോർട്ടിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. അതിൽ അങ്ങിവിടെ സൂചിപ്പിച്ച ശിപാർശകളെല്ലാമുണ്ട്. ഗവൺമെന്റ് അത് പരിശോധിച്ചു വരികയാണ്. നടപ്പാക്കാൻ കഴിയുന്ന പ്രാക്ടിക്കലായിട്ടുള്ള എല്ലാ കാര്യങ്ങളും പരിശോധിച്ച് മുൻഗണനാ ക്രമത്തിൽ നടപ്പാക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് ശ്രമിക്കുന്നതാണ്.

<u>ശ്രീ. എം. വി. ശ്രേയാംസ് കുമാർ</u>: സർ, റോഡ് സേഫ്റ്റി കൗൺസിലിന്റെ ഭാഗമായി പല കാമ്പെയിനുകളും സംഘടിപ്പിക്കുന്നുണ്ട്. പക്ഷെ ഈ വിഷയത്തിൽ ഇഫക്ടീവായിട്ട് എന്തെങ്കിലും ചെയ്യുന്നുണ്ടോ എന്നുള്ളത് എനിക്കറിയില്ല പല സംസ്ഥാനങ്ങളിലും, ഉദാഹരണത്തിന്, രാജസ്ഥാനിൽ 9,900 ഗ്രാമപഞ്ചായത്തുകളിൽ സഡക് സുരക്ഷാ ജാഗർ നവ്യാൻ എന്ന പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുകയും എല്ലാ പഞ്ചായത്തുകളിലും റോഡ് സേഫ്റ്റിയെകുറിച്ച് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റും പബ്ലിക്ക് വർക്ക്സ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റും ചേർന്ന് അതിന്റെ ചുമതല വഹിക്കുന്ന

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മന്ത്രിയടക്കം അവിടെയെല്ലാം പോയി അവരെ ബോധവൽക്കരിക്കുകയും ചെയ്തു. അതുപോലെ ലക്നൗ ജില്ലയിലെ മുഴുവൻ സ്കൂളുകളിലും അവിടുത്തെ വിദ്യാഭ്യാസ പാഠ്യപദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി 5, 6, 7 ക്ലാസുകളിൽ ഇതിന്റെ അടിസ്ഥാനപരമായിട്ടുള്ള കാര്യങ്ങളും, 9 മുതൽ 12-ാം ക്ലാസ് വരെ പാഠ്യപദ്ധതിയിൽ റോഡ് സേഫ്റ്റിയെകുറിച്ചും ഉൾപ്പെടുത്തണമെന്നുമുള്ള രീതിയിലുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടക്കുന്നുണ്ട്. ധാരാളം ഫണ്ട് ഇതിന് ലഭ്യമാണെങ്കിലും ഇഫക്റ്റീവായുള്ള കാമ്പെയിനുകളും അത്തരത്തിലുള്ള ഇടപെടലുകളും നമ്മുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടോ?

<u>ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ</u>: സർ, അങ്ങിവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഗവൺമെന്റ് 7 പ്രധാനപ്പെട്ട കാമ്പെയിനുകൾ നടത്തുന്നതിനായുള്ള നടപടികളാണ് ഇപ്പോൾ സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ടാങ്കർ ലോറികൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള ഭാരമേറിയ വാഹനങ്ങളിൽ സ്പീഡ് ഗവർണർ നിർബന്ധമാക്കുക, മൊബൈൽ എൻഫോഴ്സ്മെന്റ് സ്ക്വാഡ് ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ടുള്ള പരിശോധന നടത്തുക, വാഹന പരിശോധനകളിൽ അത് ത്വരിതപ്പെടുത്തുക, ഡ്രൈവർമാർക്ക് പ്രത്യേക പരിശീലനം നടത്തുക, മദ്യപിച്ചും അശ്രദ്ധമായും വാഹനം ഓടിക്കുന്ന ആളുകളുടെ ലൈസൻസ് കണ്ടുകെട്ടുന്നതിനായുള്ള നടപടികൾ എടുക്കുക, അവർക്ക് സസ്പെൻഷനും പിഴയും അല്ലെങ്കിൽ രണ്ടും കൂടിയോ കൊടുക്കുന്നതിനായുള്ള നടപടിയെടുക്കുക, മേഖലാ തലങ്ങളിൽ അത്യാധുനിക രൂപത്തിലുള്ള റഡാർ സംവിധാനമുള്ള ഇന്റർസെപ്റ്ററുകൾ ഉപയോഗിക്കുക, സാന്ദ്രതകൂടിയ ഹോട്ട്സ്പോട്ടുകൾ കണ്ടെത്തി അതിനെതിരായുള്ള നടപടികളെടുക്കുക എന്നിവയൊക്കെ ഗവൺമെന്റ് മുൻഗണനാക്രമത്തിൽ നടപ്പാക്കിവരുകയാണ്. അതിന്റെ പ്രയോജനം ഉണ്ടാകുന്നുമുണ്ട്. 2006 മുതൽ ഇങ്ങോട്ടുള്ള ഗ്രാഫ് പരിശോധിക്കുമ്പോൾ റോഡ് ആക്സിഡന്റുകളുടെ എണ്ണം കുറഞ്ഞാണ് വരുന്നത്. 2013-ൽ 35,000 ആക്സിഡന്റുകളായിരുന്നു. 2006-ൽ ഇപ്പോഴുള്ളതിനേക്കാൾ കുറവ് വാഹനങ്ങളും കുറഞ്ഞ സൗകര്യവുമുണ്ടായിരുന്ന കാലഘട്ടത്തിനേക്കാൾ ആക്സിഡന്റുകളുടെ എണ്ണം ഇപ്പോൾ കുറഞ്ഞുവരികയാണ്. ഈ വർഷം ഒക്ടോബർ 31 വരെ 32,671 റോഡ് അപകടങ്ങളാണ് ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. ഈ തോതിൽ ഒരു കുറവുണ്ടാകുന്നു എന്നുള്ളത് വലിയ കാര്യമാണ്. അത് നമ്മുടെ സുരക്ഷാ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്നതുകൊണ്ടുള്ള ഗുണം കൂടിയായി കാണേണ്ടതാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. റോഷി അഗസ്റ്റിൻ: സർ, സംസ്ഥാനത്ത് റോഡ് സേഫ്റ്റി പ്രവർത്തനം കാര്യക്ഷമമായി നടപ്പാക്കുന്നതിന് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി., ട്രാഫിക് പോലീസ്, മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ എന്നീ വകുപ്പുകളുടെ കൂട്ടായ പരിശ്രമം ആവശ്യമാണ്. എന്നാൽ നിലവിലുള്ള സംവിധാനമനുസരിച്ച് ജില്ലാതലങ്ങളിൽ ഈ കൂട്ടായ പരിശ്രമം ഫലപ്രദമായി നടത്താൻ പലപ്പോഴും സാധിക്കാറില്ല. അതിനായി ജില്ലാതലങ്ങളിൽ റോഡ് സേഫ്റ്റി പ്രോഗ്രാമുകൾ പ്ലാൻ ചെയ്യുന്നതിനും കൃത്യമായി മോണിറ്റർ ചെയ്യുന്നതിനും വകുപ്പിൽതന്നെ ഒരു സ്പെഷ്യൽ ടീമിനെ നിയോഗിക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലുള്ള ജില്ലാതല കമ്മിറ്റികളുണ്ട്, അവ പ്രവർത്തിക്കുന്നുമുണ്ട്. അതിനേക്കാൾ അപ്പുറത്തേയ്ക്ക് എന്തെങ്കിലും കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യണമെന്നുണ്ടെങ്കിൽ അത് പരിശോധിക്കാനും ഗവൺമെന്റ് ഒരുക്കമാണ്. ഇവിടെ റോഡ് സുരക്ഷയ്ക്കായി ഒരു പുതിയ സംവിധാനം ഉണ്ടാക്കണമെന്നുള്ളതാണ് ഗവൺമെന്റിന്റെ ആഗ്രഹം. ജസ്റ്റിസ് ടി.കെ. ചന്ദ്രശേഖരദാസ് കമ്മീഷന്റെ റിപ്പോർട്ടിൽ റോഡ് ഇൻഷ്വറൻസിനെക്കുറിച്ച് പറയുന്നുണ്ട്. നമ്മുടെ മേജർ റോഡുകൾ ഇൻഷ്വർ ചെയ്ത് റോഡ് സുരക്ഷ നടപ്പാക്കത്തക്കവിധത്തിൽ ഒരു റോഡ് ഇൻഷ്വറൻസ് സ്കീം നടപ്പാക്കുന്ന കാര്യം ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുകയാണ്. ഇതിന് 'സുരക്ഷാവീഥി' എന്ന് നാമകരണം ചെയ്ത് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.യുമായി ചേർന്ന് ഈ പദ്ധതി നടപ്പാക്കി കേരളത്തിലെ ആക്സിഡന്റ്പ്രോൺ ആയിട്ടുള്ള റോഡുകളിൽ നടക്കുന്ന ഏത് ആക്സിഡന്റിലും ഇമ്മീഡിയേറ്റ് റെസ്പോൺസ് കിട്ടത്തക്ക വിധത്തിലുള്ള നടപടിയെടുക്കുന്നതാണ്. പലപ്പോഴും റോഡ് ആക്സിഡന്റിൽ മരണം സംഭവിക്കുന്നത് സ്പോട്ടിൽനിന്ന് ആളുകളെ ആശുപത്രികളിൽ എത്തിക്കുന്നതിലുള്ള കാലതാമസം മൂലമാണ്. ആക്സിഡന്റിൽപെടുന്ന ആളുകൾക്ക് ഒരു ഇൻഷ്വറൻസ് സ്കീമിൽ കവറേജ് ഉണ്ടെങ്കിൽ തൊട്ടടുത്ത ആശുപത്രികളിലും നല്ല ചികിത്സ ലഭിക്കും, കാലതാമസം ഒഴിവാകുകയും ചെയ്യും. അങ്ങനെ ഇല്ലാതെ പോകുന്നതുകൊണ്ടുള്ള മരണത്തിന്റെ തോത് കൂടുകയാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് "സുരക്ഷാവീഥി" എന്നുള്ള നിലയിൽ പുതിയൊരു പദ്ധതി ആരംഭിക്കുന്നതിന് മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പ് തീരുമാനിക്കുന്നത്.

ഡോ. എൻ. ജയരാജ്: സർ, അങ്ങിവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ 2001 മുതൽ 2015 ഒക്ടോബർ വരെ റോഡ് അപകടങ്ങളുടെ നിരക്ക് ഏതാണ്ട് കുറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. 2001-ൽ 2,674 ആയിരുന്നു, അത് ഏതാണ്ട് 3,394 ആയി. എണ്ണം കൂടുതലാണെങ്കിലും അതിന്റെ ശതമാനം കുറഞ്ഞു എന്നുള്ളതാണ് പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം. റോഡ് ആക്സിഡന്റുകളുടെ കാര്യത്തിലായാലും 2001-ൽ 38,361-ൽനിന്ന് 32,671 ആയി കുറയ്ക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അപകടങ്ങളിലെ ഇഞ്ചുറീസ് 49,000-ൽനിന്ന് ഏതാണ്ട് 36,000 ആയിട്ട് കുറഞ്ഞു. അക്കാര്യത്തിൽ വലിയൊരു മാറ്റം അടുത്തകാലത്തായി ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്.

എന്റെ ചോദ്യം, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് നടക്കുന്ന പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡപകടങ്ങളുടെ ക്രിയേറ്റീവ് ഫാക്ടേഴ്സിനെ കുറിച്ച് വിശദമായി പഠനം നടത്തുന്നതിനും ഓരോ ടാർജറ്റ് ഗ്രൂപ്പിൽപ്പെട്ടവരിൽ അനുയോജ്യമായ വിധത്തിൽ അതിന്റെ ബിഹേവിയർ ചെയ്ഞ്ച് ഉണ്ടാകുന്ന വിധത്തിലുള്ള ഇൻഫർമേഷൻ, എഡ്യൂക്കേഷൻ ആന്റ് കമ്മ്യൂണിക്കേഷൻ മെറ്റീരിയൽസ് തയ്യാറാക്കുന്നതിനും ഒരു പ്രൊഫഷണൽ ടീമിനെ ജില്ലാതലത്തിലും സംസ്ഥാന തലത്തിലും രൂപീകരിക്കുവാനും ഗവൺമെന്റ് മുൻകയ്യെടുക്കുമോ എന്നുള്ളതാണ്.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങയുടെ പ്രൊപ്പോസൽ ഗവൺമെന്റ് ഗൗരവകരമായി ആലോചിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. സി. ദിവാകരൻ : സർ, പുതിയ വാഹനം രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുമ്പോൾ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന് വൺ ടൈം സെസ്സ് എന്നുപറയുന്ന ഒരു തുകയുണ്ട്. അത് ലൈറ്റ് വെഹിക്കിളിനും ഹെവി വെഹിക്കിളിനുമുണ്ട്. പെറ്റി കേസ് ചാർജ്ജ് ചെയ്യുമ്പോൾ ഈടാക്കുന്ന fine amount-ന്റെ പകുതി റോഡ്ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിനുള്ളതാണ്. ഇത് രണ്ടും കൂടി റോഡ് സേഫ്റ്റി ഫണ്ട് എന്നുപറഞ്ഞ് വലിയൊരു തുക യൂട്ടിലൈസ് ചെയ്യാതെ കിടക്കുകയാണ്. ഈ തുക ആക്സിഡന്റ് സംഭവിച്ച ആളുകൾക്ക് കൊടുക്കുകയോ, റോഡ് നന്നാക്കുകയോ ചെയ്യണം. ഇത് രണ്ടും നടക്കാതെ മൂന്നാമത് പുതിയൊരു സെസ്സുകൂടി കൊണ്ടുവരുന്നത് ശരിയാണോ; ഫണ്ട് യൂട്ടിലൈസേഷനില്ലാതെ പുതിയ സെസ്സ് ഏർപ്പെടുത്തുന്നത് ശരിയാണോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, പുതിയ സെസ്സ് എന്നതുകൊണ്ട് എന്താണുദ്ദേശിച്ചതെന്ന് മനസ്സിലായില്ല. ഞാൻ പുതിയ സെസ്സിനെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞിട്ടില്ല. അങ്ങ് ഇപ്പോൾ സൂചിപ്പിച്ചത് റോഡ്സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന ഫണ്ടിനെക്കുറിച്ചാണെന്ന് തോന്നുന്നു. റോഡ്സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിയുടെ കൈവശം കിട്ടിയിട്ടുള്ള തുക കൃത്യമായി ചെലവഴിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ എടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഫണ്ട് വിതരണം ചെയ്യുമ്പോൾ സാധാരണഗതിയിൽ ജില്ലകളിൽ നിന്നുവരുന്ന പ്രൊപ്പോസലുകളും ജില്ലാ കളക്ടർമാർ നല്കുന്ന പ്രൊപ്പോസലുകളും പരിശോധിച്ച് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകൾക്ക് ആവശ്യമായ തുക കൊടുക്കും. യൂട്ടിലൈസേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് നല്കുമ്പോൾ അടുത്ത സ്ലോട്ടുംകൂടി കൊടുക്കാൻ ശ്രമിക്കുകയാണ്. ഫണ്ട് എങ്ങനെ ഉപയോഗിച്ചു എന്നതിന്റെ യൂട്ടിലൈസേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റുകൂടി കിട്ടണം. ഇതുസംബന്ധിച്ചുള്ള കമ്മിറ്റി ഈ വർഷം പലപ്രാവശ്യം കൂടുകയുണ്ടായി. കഴിഞ്ഞമാസവും കമ്മിറ്റി കൂടിയതാണ്. കമ്മിറ്റി കൂടി ലഭ്യമാകുന്ന പ്രൊപ്പോസൽ എടുത്തിട്ട് തുക കൊടുക്കുന്നതാണ്. എക്സ്ക്യൂഷൻ നടത്തി യൂട്ടിലൈസേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് തരുമ്പോൾ അടുത്ത ഒരു റിക്വസ്റ്റുണ്ടെങ്കിൽ അതുംകൂടി കമ്മിറ്റി കൺസിഡർ ചെയ്യും. അതുകൊണ്ട് റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിയുടെ കയ്യിൽ കിട്ടിയിട്ടുള്ള പണം കാര്യമായി വിനിയോഗിക്കാറുണ്ട്.

ശ്രീ. കെ. ശിവദാസൻ നായർ : സർ, നഷ്ടപരിഹാരം കിട്ടുന്നതിനുള്ള കാലതാമസമാണ് റോഡപകടങ്ങളിൽപ്പെടുന്ന ആളുകളുടെ ഏറ്റവും വലിയ ബുദ്ധിമുട്ട്. ഒരാൾക്ക് KSRTC-യിൽ അപകടം സംഭവിച്ച് പരിക്ക് പറ്റിയാൽ ജീവിതം പോക്കാണ്. മരിച്ചാൽ ജീവിച്ചിരിക്കുന്ന ആളുകൾക്ക് പൈസ അവരുടെ ജീവിതകാലത്ത് കിട്ടില്ല. അവസാനം കോർപ്പറേഷനിലെ വാഹനം ജപ്തി ചെയ്തിട്ടാണ് പലപ്പോഴും കിട്ടുന്നത്. ഒരു വലിയ തുക കൊടുത്ത് തീർക്കുവാനുണ്ട്. KSRTC യ്ക്ക് അത് കൊടുക്കാനുള്ള സാമ്പത്തിക ശേഷിയില്ല. മോട്ടോർ ആക്സിഡന്റ് ക്ലെയിം ട്രിബ്യൂണലിൽ ഡയറക്ടായിട്ട് FIR എടുക്കുമ്പോൾത്തന്നെ പോലീസ് സ്റ്റേഷനിൽനിന്ന് FIR-ന്റെ കോപ്പിയും അപകടത്തിന്റെ വിവരങ്ങളും മോട്ടോർ ആക്സിഡന്റ് ക്ലെയിം ട്രിബ്യൂണലിലേയ്ക്ക് കൊടുക്കണം. അത് ഒരപേക്ഷയായി പരിഗണിച്ച് കേസ്സെടുക്കണമെന്നും പ്രൊവിഷനുണ്ട്. നിയമത്തിന് പ്രൊവിഷനുണ്ടെന്നുള്ളത് സത്യമാണെങ്കിലും പ്രായോഗികമായി ഒരു ബുദ്ധിമുട്ട് ഉണ്ട്. അതിന് നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോ; ആകിലെ പ്രൊവിഷനനുസരിച്ചുതന്നെ എല്ലാ സ്റ്റേഷനുകളിൽനിന്നും ട്രിബ്യൂണലിലേയ്ക്ക് FIR അയയ്ക്കുന്നതിന് നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ടോ?

GPM. 2/235/2020-3

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ : സർ, രണ്ട് കാര്യങ്ങളാണ് അങ്ങ് ചോദിച്ചത്. ആദ്യം KSRTC യുടെ കാര്യം പറയാം. ഈ അടുത്തകാലത്ത് ജപ്തി കുറഞ്ഞതുകൊണ്ട് ആ കാര്യം വാർത്തകളിലൊന്നും വന്നിട്ടില്ല. അവിടെ കുറേയധികം ബാക്ക് ലോഗ് ഉണ്ടായിരുന്നു. ആ ബാക്ക് ലോഗ് താങ്ങാൻ കഴിയാത്ത വിധത്തിലായിരുന്നു. എന്നാലും KSRTC യുടെ വരുമാനത്തിൽ നിന്നുമാണ് ഇതെല്ലാം കൊടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഏതെങ്കിലും കേസ്സുകൾ particular ആയിട്ട് ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാനുണ്ടെങ്കിൽ പരിശോധിക്കുന്നതാണ്. പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നമതല്ല. പേമെന്റുകൾ കൊടുക്കുന്നതിനേക്കാൾ കൂടുതൽ കേസ്സുകൾ താമസിക്കുന്നു എന്നതാണ്. MVOP കേസ്സുകളുടെ ഫൈനൽ തീരുമാനം വരാൻ ഏതാണ്ട് ആറ് മുതൽ എട്ട് വരെ വർഷങ്ങൾ എടുക്കും. അതിനുശേഷം decree കിട്ടണം. വിധി നടത്തി വരുമ്പോൾ പിന്നേയും താമസിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെ 10 - 12 കൊല്ലക്കാലം പോകുകയാണ്. പക്ഷേ, ഡെഡ് എന്റിൽ വരുന്ന payment-നെ കുറിച്ച് ആളുകൾ ധരിച്ചിരിക്കുന്നത് payment കിട്ടാൻ കാലതാമസമാണെന്നാണ്. അല്ല, കേസ്സിൽ വിധിയും വിധി നടത്തിപ്പും വരണം, അതിനുശേഷം വിധി പകർപ്പ് കിട്ടണം, അതിനുശേഷമുള്ള പ്രോസസ്സിലേക്ക് പോകണം. മാത്രമല്ല, 90% കേസ്സുകളിലും ഇൻഷ്വറൻസ് കമ്പനിയാണ് തുക കൊടുക്കേണ്ടി വരുന്നത്. ഇൻഷ്വറൻസ് കമ്പനി കാലതാമസം ഉണ്ടാക്കുന്നുണ്ടെങ്കിൽ ഗവൺമെന്റ് അതിൽ ഇടപെടും. Immediate ആയിട്ട് ഡിസ്പോസ് ചെയ്യുന്നതിന് ആവശ്യപ്പെടും. ഗവൺമെന്റിന്റെ തകരാറല്ല, ഗവൺമെന്റിന് ഒരു രൂപത്തിലും ഇന്റർഫിയർ ചെയ്യാനുള്ള ചാൻസില്ല. കാരണം, അത് ജുഡീഷ്യറിയുമായിട്ട് ബന്ധപ്പെട്ടതാണ്.

ശ്രീ. ഇ. പി. ജയരാജൻ : സർ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് മോട്ടോർ അപകടങ്ങൾ വർദ്ധിച്ചുവരുന്നതിന്റെ പ്രധാന കാരണം, കുണ്ടുംകുഴിയും നിറഞ്ഞ റോഡുകളുടെ സ്ഥിതിഗതികളാണ്. മറ്റൊന്ന്, മദ്യപിച്ചും ഉറക്കമൊഴിഞ്ഞുമുള്ള മോട്ടോർ ഡ്രൈവിംഗ്. മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ആക്സിഡന്റിലാണ് ഏറ്റവും കൂടുതൽ പേർ മരണമടയുന്നത്. ഇത് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ പൊതു പ്രശ്നമായി വന്നിരിക്കുകയാണ്. ഇത്തരത്തിൽ നിരവധി ചെറുപ്പക്കാരുടെ ജീവഹാനി സംഭവിക്കുന്നത് വർദ്ധിച്ചു വരികയാണ്. ഇത്തരം സംഭവങ്ങളുണ്ടാകുമ്പോൾ അപകടം കുറച്ചു കൊണ്ടുവരാൻ ഗവൺമെന്റ് എന്തെങ്കിലും സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ചോ ശാസ്ത്രീയമായ പ്രശ്നങ്ങളെക്കുറിച്ചോ

പഠിച്ച് പരിഹാരം കാണാനുള്ള സമീപനങ്ങൾ സ്വീകരിക്കുന്നുണ്ടോ? മോട്ടോർ ആക്സിഡന്റ് ട്രിബ്യൂണലിനെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞു; കേസ്സുകൾ ഇവിടെ കെട്ടിക്കിടക്കുകയാണ് എന്ന്. ഇൻഷ്വറൻസ് കമ്പനിക്കാർ ഇത്തരം കേസ്സുകളിൽ ശരിയായ നിലപാട് സ്വീകരിച്ചുകാണുന്നില്ല. ആക്സിഡന്റ് സംഭവിച്ചാൽ പോലീസ് സ്റ്റേഷനിൽ അതിന്റെ കൺസേൺഡ് പേഴ്സൺ ചെന്ന് ചോദിച്ചാൽപ്പോലും സഹകരണാത്മകമായ നിലപാട് സ്വീകരിക്കുന്നില്ല. പലപ്പോഴും അപകടത്തെ തെറ്റായി വ്യാഖ്യാനിച്ച് റെക്കോഡ് ചെയ്യുകയും FIR കൊടുക്കാതിരിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന സമീപനങ്ങൾ പോലീസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ്, സ്വീകരിച്ചുവരുന്നുണ്ട്. ഇത് അവസാനിപ്പിക്കാൻ ഫലപ്രദമായ നിലപാട് ഉണ്ടാകുമോ?

<u>ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ</u> : സർ, ശ്രീ. ഇ. പി. ജയരാജൻ സൂചിപ്പിച്ച കാര്യം വളരെ സത്യമാണ്. ആക്സിഡന്റ് രജിസ്റ്റർ പരിശോധിച്ചാൽ 2014-ൽ കേരളത്തിലുണ്ടായ 36,282 ആക്സിഡന്റുകളിൽ 13,167 ആക്സിഡന്റുകളിലും പെട്ടിട്ടുള്ളത് ടൂ വീലേഴ്സാണ്. 2014-ൽ കേരളത്തിൽ മൊത്തം ഉണ്ടായിട്ടുള്ള മരണം 4049. അതിൽ ടൂ വീലർ ആക്സിഡന്റിലുള്ള മരണം 1,343 ആണ്. ഗവൺമെന്റ് ചില കാര്യങ്ങൾകൂടി ചെയ്യാൻ ശ്രമിക്കുകയാണ്. ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഡ്രങ്കൺ ഡ്രൈവിംഗ് പോലുള്ള കാര്യങ്ങളിൽ നടപടികളെടുക്കുക. രാത്രികാലങ്ങളിൽ ഡ്രൈവർമാർ ഉറങ്ങുന്നതുമൂലമുണ്ടാകുന്ന ആക്സിഡന്റുകൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിന് ഡ്രൈവർമാർക്ക് ബെയറബിൾ സ്ലീപ്പിംഗ് അലാറം നിർബന്ധമാക്കുന്ന കാര്യം ഗവൺമെന്റ് പരിശോധിക്കുകയാണ്. ഗതാഗതവകുപ്പ് സെക്രട്ടറിയേയും കമ്മീഷണറേയും ചുമതലപ്പെടുത്തി ഒരു കമ്മിറ്റിയെ നിയോഗിച്ചിരിക്കുകയാണ്. കമ്മിറ്റിയുടെ റിപ്പോർട്ട് കിട്ടിയാലുടൻതന്നെ അത് പ്രായോഗികമായി നടപ്പാക്കുന്നതാണ്. സൈനേജുകൾ സ്ഥാപിച്ച് ആക്സിഡന്റുകൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ശ്രമിക്കുകയാണ്. മറ്റ് രണ്ട് കാര്യങ്ങൾ നേരിട്ട് മോട്ടോർ വാഹനവകുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതല്ലാത്തതുകൊണ്ട് ഉത്തരം പറയുന്നില്ല.

<u>ശ്രീ. സി. മോയിൻകുട്ടി</u> : സർ, 2014-ലെ കണക്കനുസരിച്ച് ഇൻഡ്യാ രാജ്യത്ത് 15-നും 30-നും ഇടയ്ക്ക് പ്രായമുള്ള 75,000 ആളുകളാണ് റോഡപകടങ്ങളിൽപ്പെട്ട് മരിച്ചിട്ടുള്ളത്. കേരളത്തിലെ തോതും വളരെ വർദ്ധിക്കുകയാണ്. അതിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനമായി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെതന്നെ യുവാക്കളും കുട്ടികളും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഇത്തരം അപകടങ്ങളുടെ നിത്യ ഇരകളായി മാറുന്ന സാഹചര്യമാണുള്ളത്. ഈ വിഷയം ഗൗരവമായി പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട് പാഠ്യ പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി കൗമാരപ്രായക്കാരെയും കുട്ടികളെയും ബഹുജനങ്ങളേയും ബോധവൽക്കരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി എന്തൊക്കെ നടപടികളാണ് സർക്കാർ സ്വീകരിക്കുന്നത്; വകുപ്പുകൾ സംയോജിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് എന്തൊക്കെ ചെയ്യാൻ സാധിക്കും? ഈ കുഴപ്പങ്ങൾക്കൊക്കെ കാരണം ലഹരിയും അമിത സ്പീഡുമാണ്. കേസ് തെളിയിക്കപ്പെട്ടാൽ ബന്ധപ്പെട്ട വ്യക്തിയുടെ ലൈസൻസ് റദ്ദ് ചെയ്യുന്നതും കണ്ടുകെട്ടുന്നതും അടക്കമുള്ള തീരുമാനങ്ങളുമായി മുന്നോട്ടുപോകുമോ? സ്പീഡ് ഗവർണർ സ്ഥാപിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ഓരോ വാഹനങ്ങളുടേയും ഘടനയനുസരിച്ചുള്ള തരത്തിൽ സ്പീഡ് ഗവർണർ ഘടിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തീകരിക്കാൻ സാധിക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ:</u> സർ, അങ്ങ് സൂചിപ്പിച്ച സ്പീഡ് ഗവർണർ കേരളത്തിൽ ഹെവി വെഹിക്കിൾസിലെല്ലാം നിർബന്ധമാണ്. പുറത്തുനിന്നു കേരളത്തിലേക്ക് വരുന്ന വാഹനങ്ങളിൽ സ്പീഡ് ഗവർണർ ഉണ്ടാകുന്നില്ല. കേന്ദ്ര നിയമമായ മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ആക്ടിനകത്ത് പറയുന്നതനുസരിച്ച് സംസ്ഥാനത്ത് സ്പീഡ് ഗവർണർ വേണം എന്ന് നേരത്തേതന്നെ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. അത് നിർബന്ധമാക്കിയിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങ് പറഞ്ഞ കാര്യം വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമായി ആലോചിക്കാം. നേരത്തേ തന്നെ ട്രാഫിക് റൂൾസ് കുട്ടികളെ പഠിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടി എടുക്കണമെന്ന് ഒരു പ്രൊപ്പോസൽ കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. വിദ്യാലയങ്ങളിൽ ട്രാഫിക് റൂൾസ് പഠിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി പ്രത്യേക സംവിധാനം മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് ആലോചിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഗ്രൗണ്ട് ഉള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ, സ്ഥാപനങ്ങളുടെ സഹായസഹകരണത്തോടുകൂടി ചെയ്യുന്നതിനായി ആലോചിക്കുകയാണ്. അങ്ങ് പറയാത്ത ഒരു കാര്യം കൂടി ഞാൻ ഓർമ്മിപ്പിക്കുകയാണ്, നമ്മുടെ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം വളരെ കൂടുകയാണ്. 2006-ൽ 3827677 വാഹനങ്ങൾ ഉണ്ടായിരുന്നത്, കഴിഞ്ഞ വർഷം വരെ 8547966 വാഹനങ്ങൾ ആയി. 123 ശതമാനം വാഹനങ്ങളുടെ വർദ്ധനവാണ്. നമ്പർ ഓഫ് ആക്സിഡൻസ് നോക്കുമ്പോൾ നമുക്ക് ഗുണപരമായ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഒരു വശം കാണുന്നുണ്ട്. 2006-ൽ 41647 ആക്സിഡന്റുകൾ ഉണ്ടായ സ്ഥലത്ത് ഇപ്പോൾ അത് 36282 ആയി കുറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ആക്സിഡന്റുകളുടെ തോത് 13 ശതമാനത്തോളം കുറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. വളരെ സ്വാഗതാർഹമായ, സന്തോഷകരമായ സാഹചര്യമാണ്. ഇനിയും അത് കുറയ്ക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടി ഉണ്ടാകണം എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ആ നടപടിയിലേയ്ക്കാണ് നീങ്ങുന്നത്.

ശ്രീ. കെ. വി. അബ്ദുൾ ഖാദർ: സർ, നമ്മുടെ ദേശീയപാതകളിൽ വാഹനാപകടങ്ങൾ തടയുന്നതിനും ജനങ്ങളെ ബോധവൽക്കരിക്കുന്നതിനുമൊക്കെ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന് വളരെ വലിയ പങ്കുവഹിക്കാനുണ്ട്. ഹൈവേ പോലീസ് എന്ന സംവിധാനം സംസ്ഥാനത്ത് പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്. വിദേശ രാജ്യങ്ങളിലൊക്കെ അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുമ്പോൾ ഹൈവേ പോലീസ് ഓടിയെത്തുകയും ജനങ്ങളെ സഹായിക്കുകയുമാണ് ചെയ്യുന്നത്. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ ഹൈവേ പോലീസ് എന്താണ് ചെയ്യുന്നത്? വണ്ടി നിർത്തിയിട്ട് കാശ് പിടുങ്ങുക എന്ന ഒരു കാര്യമല്ലാതെ മറ്റൊന്നും ചെയ്യുന്നില്ല. മാത്രവുമല്ല, പല അപകടങ്ങൾക്കും ഇവർ കാരണമാകുന്നു എന്നത് സമീപകാലത്ത് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത പ്രശ്നങ്ങളാണ്. സ്ത്രീകൾ ഉൾപ്പെടെ കുടുംബമായിട്ട് ബൈക്കിൽ പോകുന്ന സമയത്ത് ഉണ്ടാകുന്ന ഇവരുടെ പ്രകോപനപരമായ നീക്കങ്ങൾ വാഹനാപകടങ്ങളിലേക്ക് എത്തിക്കുന്നു. ഇത് തടയുന്നതിന് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് എന്തു നടപടിയാണ് സ്വീകരിക്കുക. ദേശീയ പാതയിൽ നിൽക്കുന്ന ഹൈവേ പോലീസ് ഒരു കൊള്ളസംഘമായി മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു എന്ന യാഥാർത്ഥ്യത്തിനുനേരെ ഗവൺമെന്റിന് കണ്ണടയ്ക്കുവാൻ പറ്റുമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞതിനോട് ഞാൻ യോജിക്കുന്നില്ല. എന്തെങ്കിലും പ്രശ്നമുണ്ടെങ്കിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട ആഭ്യന്തരവകുപ്പു മന്ത്രിയുമായി സംസാരിച്ച് അതിനുള്ള പരിഹാരമുണ്ടാകുമെന്നുതന്നെയാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം.

ശ്രീ. ടി. എൻ. പ്രതാപൻ: സർ, റോഡപകടങ്ങൾക്ക് പ്രധാന കാരണങ്ങളിൽ ഒന്ന്, ദേശീയപാതയുടെ പല സ്ഥലങ്ങളിലും വളവുകളിലുമൊക്കെ പരസ്യബോർഡുകൾ വയ്ക്കുകയാണ് എന്നതാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ഹൈക്കോടതി നേരത്തെതന്നെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഒരു വിധി പറഞ്ഞിരുന്നു. ചീഫ് സെക്രട്ടറി അതിന് ഒരു റിപ്പോർട്ടും നൽകുകയുണ്ടായി. അതനുസരിച്ച് ബോർഡുകൾ മാറ്റാൻ എടുത്ത തീരുമാനം പിന്നീട് അസാധുവാക്കി. ഡ്രൈവർമാരുടെ മുഴുവൻ ശ്രദ്ധയും തിരിച്ചുവിടുന്ന രീതിയിലാണ് വലിയ ബോർഡുകൾ ലൈറ്റൊക്കെ വച്ച് സ്ഥാപിച്ചിരിക്കുന്നത്. നാഷണൽ ഹൈവേകളിൽ ആ ബോർഡുകൾ വലിയ അപകടമുണ്ടാക്കുന്നതിന് ഇടയാകുന്നു. ലോകത്തിലെ പല രാജ്യങ്ങളിലും അതില്ല, ഇവിടെ മദ്രാസ്സിലുൾപ്പെടെ അത് മാറ്റിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അതോടൊപ്പം തന്നെ ദേശീയപാത 17-ൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ അപകടമുണ്ടാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന സ്ഥലമാണ് കൊടുങ്ങല്ലൂരിലെ മൂന്നര കിലോമീറ്റർ പുതിയ ബൈപ്പാസ്. നേരത്തെ റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റി അവിടെ വന്ന് പരിശോധിച്ച് അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ശ്രീമതി ശ്രീലേഖാ ഐ.പി.എസിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ ഒരു പ്രൊപ്പോസൽ ഉണ്ടാക്കിയിരുന്നു, ഇതുവരെ അത് നടപ്പിലാക്കിയിട്ടില്ല. അവിടെ എല്ലാ ദിവസവും അപകടവും മരണവുമാണ്. അതുകൊണ്ട് എൻ.എച്ച്. 17 -ൽ കൊടുങ്ങല്ലൂർ ബൈപ്പാസിലുള്ള മൂന്നരകിലോമീറ്ററിൽ നിരന്തരമായി അപകടവും മരണവുമുണ്ടാകുന്ന സ്ഥലത്ത് റോഡ് സേഫ്റ്റി ഫണ്ട് ഉപയോഗിച്ച് അടിയന്തരമായി സുരക്ഷാ നടപടികൾ ഉറപ്പു വരുത്തുമോ?

<u>ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ:</u> സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞത് കറക്ടാണ്, ചന്ദ്രശേഖര ദാസ് കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ടിൽ ഹോട്ട്സ്പോട്ടുകൾ മാർക്ക് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അടിയന്തര ചോദ്യമായി വരുന്നതുകൊണ്ട് ഞാൻ അതിന് ഇപ്പോൾ ഡയറക്ടായി ഉത്തരം പറയുന്നില്ല. വൈപ്പിനിലും ഇതുപോലെ ഒരു ഹോട്ട്സ്പോട്ട് ഉണ്ട്. ഞങ്ങൾ ഈ സ്ഥലങ്ങളൊക്കെ പരിശോധിച്ചു. അവിടെ റോഡിന് വീതി കുറവാണ് ആളുകൾ ഭൂമി കൊടുക്കുകയുമില്ല. തൊട്ടടുത്തുചേർന്ന് വീടുകളാണ്. അവിടെ വീതികൂട്ടുവാൻ ഒരു നിവൃത്തിയുമില്ല. അങ്ങയുടെ അവിടെയുള്ള സ്വാധീനമുപയോഗിച്ച് റോഡിന് വീതികൂട്ടുന്നതിനുള്ള നടപടിയെടുത്താൽ ബാക്കിയുള്ള കാര്യങ്ങളൊക്കെ ആലോചിക്കാം. സൈനേജുകൾ വയ്ക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച അങ്ങയുടെ പ്രൊപ്പോസൽ അംഗീകരിക്കുകയാണ്. പ്രധാനപ്പെട്ട ഹോട്ട്സ്പോട്ട് കേന്ദ്രങ്ങളിൽ സൈനേജുകൾ വയ്ക്കുന്നതിനു വേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ എടുക്കുകയാണ്. ഹോട്ട്സ്പോട്ടുകളിൽ വരുന്ന പരസ്യബോർഡുകൾ നീക്കം ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടി ഗവൺമെന്റ് നേരത്തേ തീരുമാനമെടുത്തതാണ്. അത് നടപടിയിൽ എത്തിയിട്ടില്ല എന്നുമാത്രമേ ഉള്ളൂ. ആ പ്രൊപ്പോസലും ഗൗരവമായിട്ട് ആലോചിക്കുന്നതാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. പി. തിലോത്തമൻ: സർ, റോഡപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിന് ഇവിടെ ഒട്ടേറെ കാര്യങ്ങൾ പറയുകയുണ്ടായി. അതോടൊപ്പം ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമെന്ന് എനിക്ക് തോന്നുന്നത്, ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് കൊടുക്കുന്നതിനുമുൻപുതന്നെ ശ്രദ്ധിക്കേണ്ട കാര്യങ്ങളാണ്. 1989-ലെ സെൻട്രൽ ആക്ട് പ്രകാരം എല്ലാ പ്രദേശങ്ങളിലും എല്ലാ സൗകര്യങ്ങളുമുള്ള ഡ്രൈവിംഗ് ടെസ്റ്റ് യാർഡുകൾ വേണമെന്ന് നിഷ്കർഷിക്കെ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഇതുവരെ അത്തരമൊരു സൗകര്യമൊരുക്കുന്നതിൽ യാതൊരു പരിശ്രമവും ഉണ്ടായിട്ടില്ല എന്നാണ് തോന്നുന്നത്. ഉയർച്ചയും താഴ്ചയുമുള്ള പ്രദേശങ്ങളിലൂടെ വണ്ടിയോടിക്കാൻ ആവശ്യമായ പരിശീലനം കൊടുത്തിട്ടുള്ളവർക്കു വേണം ലൈസൻസ് കൊടുക്കാൻ എന്ന വ്യവസ്ഥ നടപ്പിലാക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ നമ്മുടെ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റും മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റും എത്ര മുന്നോട്ടുപോയിട്ടുണ്ട് എന്നു പറയാമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങ് സൂചിപ്പിച്ചത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ്. നമ്മുടെ ഡ്രൈവർമാരുടെ തുടക്കം തന്നെ നല്ല രൂപത്തിലാണ്. അവരുടെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട നഴ്സറി എന്നുപറയുന്നത് ഡ്രൈവിംഗ് സ്കൂളുകളാണ്. ഡ്രൈവിംഗ് സ്കൂളുകൾ മെച്ചപ്പെട്ട രൂപത്തിൽ പോകുകയും അവിടെ നല്ല രൂപത്തിലുള്ള പരിശീലനം കൊടുക്കുകയും ചെയ്താൽ സ്വഭാവികമായും അവിടെനിന്ന് പുറത്തുവരുന്ന ആളുകൾ ഡ്രൈവിംഗ് കോൺഷ്യസ് ആകും. പബ്ലിക് കോൺഷ്യസ് ആയിട്ടുള്ള ഒരു നടപടിയെടുക്കും. അതും പുതിയ കമ്മീഷന്റെ റിപ്പോർട്ടിനകത്തുണ്ട്, ആ റിപ്പോർട്ട് പരിശോധനയിൽ ഇരിക്കുകയാണ്. യാർഡുകൾ സ്ഥാപിക്കുവാൻ സാമ്പത്തിക പരിമിതിക്കുള്ളിൽ നിന്നുകൊണ്ട് ചെയ്യാവുന്ന കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കെ. മുഹമ്മദുണ്ണി ഹാജി: സർ, റോഡപകടങ്ങൾക്ക് കാരണം അശ്രദ്ധമായ ഡ്രൈവിംഗ് ആണ്. അപകടമുണ്ടാകുന്ന ഡ്രൈവർമാർക്ക് ലഭിക്കുന്ന ശിക്ഷകൾ പലപ്പോഴും കുറവാണ്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ അപകടങ്ങൾ പലതും കാര്യമായി എടുക്കുന്നില്ല. ഓരോ അപകടങ്ങളും രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുമ്പോഴും ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസുള്ള ആളുകളുടെ പേരിൽ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത് തുടർച്ചയായി അപകടമുണ്ടാക്കുന്നവരുടെ ലൈസൻസ് പൂർണ്ണമായും റദ്ദുചെയ്യുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ മദ്യപിച്ച് അശ്രദ്ധമായി വാഹനമോടിക്കുന്നവരുടെ ലൈസൻസ് കണ്ടുകെട്ടുക, അവരുടെ മേൽ പിഴ ഈടാക്കുക, അവരുടെ ലൈസൻസ് റദ്ദാക്കുക എന്നീ നടപടികളൊക്കെ നമ്മൾ സ്വീകരിച്ചുവരികയാണ്. അതുകൊണ്ടുതന്നെയാണ് ആക്സിഡന്റുകളുടെ തോതും എണ്ണവും ഇപ്പോൾ കുറഞ്ഞുവരുന്നത്.

ശ്രീ. കോലിയക്കോട് എൻ. കൃഷ്ണൻ നായർ: സർ, റോഡപകടങ്ങളെപ്പറ്റി പറയുമ്പോൾ നിയമങ്ങളൊക്കെയുണ്ട്. ദിവസവും പത്രം നോക്കിയാൽ ഒരു റോഡപകടമെങ്കിലും കാണാം. എം.എൽ.എ.മാർക്ക് അപകടം പറ്റിയാൽ അതിന് പ്രത്യേകമായി എന്തെങ്കിലും പരിഗണനയുണ്ടോ, അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ ഒരു കൊല്ലത്തെ റിട്രോസ്പെക്ടീവ് ഇഫക്ട് വച്ച് ഒരു നിയമം പാസ്സാക്കിയാൽ എനിക്കും കൂടെ കിട്ടും. കാരണം, കുറുപുഴ വച്ച് ആറേഴുമാസം മുൻപ് എന്റെ ഇടത്തേകാല് ഒടിഞ്ഞുപോയി. അതിന് എന്തെങ്കിലും കിട്ടുമോ എന്നറിയാൻ വേണ്ടിയാണ്, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മറുപടി പറയുമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, എം.എൽ.എ. ജനപ്രതിനിധിയാണ്, ജനങ്ങൾക്കു കിട്ടുന്ന എല്ലാ പരിഗണനയും എം.എൽ.എ.ക്കും കിട്ടണം. അതാണ് പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം. ജനങ്ങൾക്ക് ഇല്ലാത്ത ഒന്ന് ജനപ്രതിനിധിക്കുവേണമെന്ന് ശഠിക്കരുത്. അതുകൊണ്ട് ജനങ്ങൾക്കുള്ള എല്ലാ സൗകര്യവും ജനപ്രതിനിധിക്കുമുണ്ട്.

ശ്രീ. കെ. മുരളീധരൻ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇരുചക്ര വാഹനങ്ങളാണ് കൂടുതൽ അപകടം ഉണ്ടാക്കുന്നത് എന്നു പറഞ്ഞു. അതിന്റെ മുഖ്യകാരണം മറ്റൊന്നുമല്ല. ടിവിയിലൊക്കെ പുതിയ പുതിയ ബൈക്കുകളെക്കുറിച്ചുള്ള പരസ്യമാണ്. ആ പരസ്യങ്ങളിൽ, കാമുകി ബൻസ് കാറിൽ പോകുന്നതിനുമുൻപു തന്നെ കാമുകൻ ബൈക്കിലെത്തും എന്ന രീതിയിൽ ചെറുപ്പക്കാരെ തെറ്റിദ്ധരിപ്പിക്കുന്ന പരസ്യങ്ങളുണ്ട്. ഈ പരസ്യങ്ങൾ കണ്ട് ഇതുപോലത്തെ ബൈക്കുവാങ്ങാൻ ജനപ്രതിനിധികളായ ഞങ്ങളെ ആളുകൾ സമീപിക്കുന്നുണ്ട്. ഒരു ബൈക്ക് ബുക്ക് ചെയ്തിട്ടുണ്ട് സർ വിളിച്ചുപറഞ്ഞാൽ കിട്ടുമെന്നാണ് പറയുന്നത്. എന്നിട്ട് അങ്ങനെയുള്ള ബൈക്കുകളാണ് കൊണ്ടുനടക്കുന്നത്. സർക്കസ് കളിക്കുന്നതുപോലെ വളഞ്ഞുതിരിഞ്ഞു പോകുന്നത് തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിൽ തന്നെ അങ്ങ് കാണുന്നുണ്ടാകും. ഒരു കേസ്സും അതിനെതിരായി എടുക്കുന്നില്ല. ഇതുപോലുള്ള പരസ്യങ്ങൾ നിരോധിക്കുവാനുള്ള വല്ല നിയമനടപടികളും സ്വീകരിക്കുവാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ? ചെറുപ്പക്കാരെ വഴിതെറ്റിക്കുന്ന പരസ്യങ്ങളാണ് ടിവിയിൽ കാണുന്നത്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിനുള്ള പവേഴ്സിനകത്തുനിന്നുകൊണ്ട് നമുക്ക് പെർഫോം ചെയ്യാൻ പറ്റും. മദ്യപിച്ചു വണ്ടിയോടിക്കുന്നതിനെതിരായി 'മദ്യപാനം ഹാനികരമാണ്' എന്ന് സിനിമയ്ക്കിടയിലും പരസ്യപ്പെടുത്തുന്നുണ്ട്. കാണുന്നവർക്ക് അത് ഹാനികരമാണെന്ന് തോന്നുന്നില്ല. അതിന്റെ ക്ഷീണം ഉണ്ട്. നമുക്കതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കാം. അങ്ങ് പറഞ്ഞ തീമിനോട് ഞാൻ പൂർണ്ണമായും യോജിക്കുകയാണ്. പരസ്യം കൊടുക്കുന്നവർക്കും പരസ്യം അടിക്കുന്നവർക്കും സോഷ്യൽ കമ്മിറ്റ്മെന്റ് വേണം. ആ സോഷ്യൽ കമ്മിറ്റ്മെന്റ് ഇല്ലാതെ പോകുമ്പോഴുണ്ടാകുന്ന വിഷമത്തെക്കുറിച്ചാണ് അങ്ങ് പറഞ്ഞത്. നമുക്കതൊരു സമൂഹത്തിന്റെ ശബ്ദമാക്കി ഉയർത്താം.

ശ്രീമതി പി. അയിഷാ പോറ്റി: സർ, റോഡപകടങ്ങളുടെ തോത് 13 ശതമാനമായി കുറഞ്ഞു എന്ന് മന്ത്രി പറഞ്ഞു. പക്ഷേ അങ്ങുകൂടി യാത്ര ചെയ്യുന്ന എം.സി റോഡിൽ കൊട്ടാരക്കര മണ്ഡലത്തിലെ കമ്പങ്കോട് മുതൽ ഏനാത്ത് വരെയുള്ള റോഡ് അതീവ അപകട സാധ്യതയുള്ള സ്ഥലമാണ്. കഴിഞ്ഞ ദിവസം വിദേശത്തുനിന്നു വന്ന ഒരാളും കൗൺസിലറും ഉൾപ്പെടെ അപകടത്തിൽപ്പെട്ട് മരിച്ച വിവരം പത്രങ്ങളിൽ വന്നതാണ്. അടിക്കടിയുണ്ടാകുന്ന ഈ അപകടങ്ങൾ ഒഴിവാക്കാൻ നിരവധി മീറ്റിംഗുകൾ വിളിച്ചുകൂട്ടി സുരക്ഷാ ക്രമീകരണങ്ങൾ ചെയ്യാമെന്നു പറഞ്ഞിരുന്നു. പക്ഷേ നാളിതുവരെ ഇതിനൊരു മാറ്റം വന്നിട്ടില്ല. കമ്പങ്കോട് മുതൽ ഏനാത്ത് വരെയുള്ള അശാസ്ത്രീയമായിട്ടുള്ള വളവുകളും അപകടനിലയുള്ള സ്ഥിതികളും മാറ്റിയെടുക്കുവാൻ അടിയന്തരമായി എന്തു നടപടികൾ സ്വീകരിക്കും?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങയുടെ ചോദ്യം റോഡിനെ സംബന്ധിച്ചാണ്. അങ്ങ് പറഞ്ഞ പർട്ടിക്കുലർ റോഡിലൂടെ ഞാനും സാധാരണ യാത്ര ചെയ്യുന്നതാണ്. ആ റോഡ് മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനുവേണ്ടി കെ.എസ്.റ്റി.പി പ്രോഗ്രാം നടപ്പാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് റോഡിൽ ആക്സിഡന്റുകളും വളവുമൊക്കെ പഴയതിനേക്കാൾ കുറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. എല്ലാം കുറഞ്ഞു എന്ന് എനിക്ക് അഭിപ്രായമില്ല. റോഡ് നന്നാകുമ്പോഴുള്ള പ്രശ്നം വണ്ടിയുടെ സ്പീഡ് കൂടിക്കൊണ്ടിരിക്കും എന്നതാണ്. എവിടെ റോഡ് നന്നാക്കിയാലും ഉടനെ അവിടെ സ്പീഡ് വർദ്ധിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെ ഉണ്ടാകുന്നത് നമ്മുടെ ഒരു ടെന്റാണ്, ഒരു സമീപന രീതിയാണ്. ഈ പ്രശ്നത്തിൽ നമ്മൾ കോൺഷ്യസ് ആയിരിക്കണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട കെ. മുരളീധരൻ ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ മൂന്നും നാലും ലക്ഷം രൂപ വിലവരുന്ന ബൈക്ക് 136 - 140 കിലോമീറ്റർ സ്പീഡിൽ പോവുകയാണ്.

കുട്ടികൾക്ക് ഈ ബൈക്ക് വാങ്ങിക്കൊടുക്കുന്ന രക്ഷകർത്താക്കൾക്ക് ഇതിൽ ബാധ്യതയില്ലേ? അത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമല്ലേ. കുട്ടികൾക്ക് ഇതുപോലെയുള്ള ബൈക്ക് ഓടിക്കാനുള്ള സ്ഥലം നമ്മുടെ റോഡിലുണ്ടോ? അതാണ് സമൂഹം ഇതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കണം എന്ന് പറയാൻ കാരണം. സ്പീഡിന്റെ കാര്യത്തിൽ നമുക്കൊരു ചിന്തയുണ്ടാകണം. എന്നാലും റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ചെയ്യാവുന്ന എല്ലാ നടപടികളും സ്വീകരിക്കും.

ശ്രീ. അബ്ദുറഹിമാൻ രണ്ടത്താണി : .....(ബഹളം).....(മൈക്ക് ഓഫ്).....

മി. സ്പീക്കർ: അങ്ങയെ പരിഗണിക്കില്ലായെന്ന് ആരെങ്കിലും പറഞ്ഞോ? .....(ബഹളം)..... ശ്രീ. അബ്ദുറഹിമാൻ രണ്ടത്താണി, ഇത് ശരിയല്ല. ചെയർ പറയാം. ഒരു ചോദ്യം ക്ലബ്ബ് ചെയ്യണമെന്ന് പറഞ്ഞു, ക്ലബ്ബ് ചെയ്തില്ല. ആ ചോദ്യം കൂടെ ഉപചോദ്യമായി എടുക്കാമെന്ന് ഞാൻ പറഞ്ഞു. അതിൽ നാലുപേരുണ്ട്. രണ്ടുപേരെ ഇതിനകംതന്നെ വിളിച്ചുകഴിഞ്ഞു. ഈ ചോദ്യം തീർന്നിട്ടില്ല. പിന്നെ എന്തിനാണ് അങ്ങ് ഇങ്ങനെ ക്ഷോഭിക്കുന്നത്? ഇത് ശരിയല്ല. ഒരിക്കലും ഇങ്ങനെ ചെയ്യരുത്.

ശ്രീ. ഷാഫി പറമ്പിൽ: സർ, വാളയാർ മുതൽ വടക്കാഞ്ചേരി വരെയുള്ള ദേശീയപാത കേരളത്തിലെതന്നെ ഏറ്റവും നല്ല റോഡുകളിലൊന്നായി നവീകരിച്ചിരിക്കുകയാണ്. നാലുവരി പാതയാക്കിയ ഈ റോഡിൽ അങ്ങ് സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഡ്രൈവിംഗ് കൾച്ചറിൽ വലിയ മാറ്റം വരുന്നു, ആളുകൾ സ്പീഡിൽ പോകുന്നു. അതിനേക്കാൾ അപകടമെന്നുപറയുന്നത്, ഇരുന്നൂറു മീറ്റർ അപ്പുറത്തുപോയി 'U' ടേൺ എടുക്കാൻ ആളുകൾ മടിക്കുന്നതുകൊണ്ടും പുതിയ റോഡായതുകൊണ്ടും നേരെ wrong side എടുത്ത് സ്വന്തം സൈഡിലേയ്ക്ക് മാറാനുള്ള ശ്രമം വളരെ വ്യാപകമായി നടക്കുന്നുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ ദിവസം പഞ്ചായത്ത് ഇലക്ഷന് മത്സരിച്ച ഒരു സഹോദരിയും ഭർത്താവും ഇങ്ങനെ മരണപ്പെടുകയുണ്ടായി. " prevention is always better than cure" എന്ന് പറയാറുണ്ട്. ഈ അപകട സാധ്യത മുൻകൂട്ടിക്കണ്ട് കേരളത്തിൽ ഇത്രയും വലിയ സ്കെച്ചിൽ ഏറ്റവും വീതിയുള്ള നല്ല റോഡ് എന്ന നിലയ്ക്ക് അവിടെ അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനുവേണ്ടി പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.യുമായും പോലീസുമായും ചേർന്ന് ഒരു പ്രത്യേക പ്രോഗ്രാമിന് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് നേതൃത്വം നൽകുമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങയുടെ പ്രൊപ്പോസൽ പൂർണ്ണമായും ശരിയാണ്. ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന് ചെയ്യാവുന്ന എല്ലാ നടപടികളും സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എ. എം. ആരിഫ്: സർ, റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റിയുടെ ഫണ്ട് കൃത്യമായി എല്ലാം ചെലവഴിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് അങ്ങ് പറയുകയുണ്ടായി. അങ്ങ് ആ വരവുചെലവ് കണക്കുകൾ ഇന്നത്തെ തീയതിവച്ച് അടുത്ത നിയമസഭാ സമ്മേളനത്തിൽ സമർപ്പിക്കാൻ തയ്യാറാകണം. ആദ്യ ബഡ്ജറ്റിൽത്തന്നെ ചേർത്തല-മണ്ണത്തി പാത സുരക്ഷാപാതയായി അംഗീകരിച്ചുകൊണ്ട് ആവശ്യമായ സിഗ്നൽ ക്രമീകരണങ്ങളും മറ്റ് കാര്യങ്ങളും ചെയ്യുമെന്ന് പറഞ്ഞിരുന്നു. അതിനുള്ള പ്രൊപ്പോസൽ മാസങ്ങളായി പെന്റിംഗിലാണ്. ഇതുസംബന്ധിച്ച് കമ്മിറ്റി കൂടി, അതിന്റെ പ്രൊസീഡിംഗ്സ് തയ്യാറായി വരുമ്പോൾ ഫെബ്രുവരിയാകും. ടെണ്ടർ ചെയ്താലും ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലയളവിൽ അത് ചെയ്യാൻ പറ്റില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ ഇത് പറയുന്നത്. ലെഫ്റ്റ് ഓവർടേക്കിംഗ് അങ്ങ് ചെയ്യുന്നു, ഇവിടെ ഇരിക്കുന്ന മന്ത്രിമാരെല്ലാം ചെയ്യുന്നു, ഞാൻ ചെയ്യുന്നു, ന്യായാധിപന്മാരെല്ലാം ചെയ്യുന്നു. എല്ലാവരും ലെഫ്റ്റ് ഓവർടേക്കിംഗ് ചെയ്യാൻ നിർബന്ധിതരാകുന്നു. കാരണം സ്പീഡ് ട്രാക്കിലൂടെയാണ് വലിയ കണ്ടെയ്നർ വാഹനങ്ങൾ അടക്കം പൊയ്ക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഒരു കാരണവശാലും അവർ മാറ്റിത്തരുകയില്ല. ഇതു പരിശോധിക്കാൻവേണ്ടി 'keep left' എന്ന സംവിധാനം പോലീസ് ഉണ്ടാക്കിയിരുന്നു. അവർ ഇതിന് കാര്യമായ ശ്രദ്ധ നൽകുന്നില്ല. വാസ്തവത്തിൽ നമ്മളെല്ലാവരും അറിഞ്ഞുകൊണ്ട് ലെഫ്റ്റ് ഓവർടേക്കിംഗ് ചെയ്യുകൊണ്ടേയിരിക്കുകയാണ്. ലെഫ്റ്റ് സ്പീഡ് ട്രാക്കിലൂടെ വാഹനങ്ങൾ പോകാതിരിക്കാൻ അല്ലെങ്കിൽ ക്രമീകരിക്കാൻ ആവശ്യമായ എന്തെല്ലാം നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞത് ശരിയാണ്. ഒരു ഫോർ ലൈൻ ട്രാഫിക് ഉണ്ടായാലും അതിലെ സ്പീഡ് ട്രാക്കിനകത്ത് ഏറ്റവും സ്പീഡ് കുറഞ്ഞ വണ്ടി പോവുകയാണ്. പുറകേ വരുന്ന വാഹനങ്ങളെല്ലാം അതിന്റെ പിന്നാലെ എക്സ്കോർട്ട് വണ്ടികളായിട്ടാണ് പോകുന്നത്. അവർക്ക് രക്ഷപ്പെട്ടുപോകണമെങ്കിൽ ലെഫ്റ്റിൽ കൂടി കയറിപ്പോകാതെ നിവർത്തിയില്ല. ഇതെങ്ങനെ പരിഹരിക്കാൻ കഴിയും എന്നുള്ളതു പരിശോധിച്ച് ആഭ്യന്തര വകുപ്പുമന്ത്രിയുമായി ആലോചിച്ച് ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

മി. സ്പീക്കർ: ശ്രീ. അബ്ദുറഹിമാൻ രണ്ടത്താണി, അങ്ങ് പറഞ്ഞ മൂന്നു പേരാണ് ക്ലബ്ബ് ചെയ്തത്. അതിൽ രണ്ടു പേരെ നേരത്തേ വിളിച്ചു. മൂന്നാമത്തെ ആൾ അങ്ങാണ്. അങ്ങയേയും വിളിക്കാം. അങ്ങ് ബഹളം ഉണ്ടാക്കിയത് ഒട്ടും ശരിയായില്ല. ചോദ്യം ചോദിക്കൂ...

ശ്രീ. അബ്ദുറഹിമാൻ രണ്ടത്താണി: സർ, സമയം അതിക്രമിച്ചപ്പോൾ ചോദ്യം ചോദിക്കാൻ കഴിയില്ല എന്നു കരുതിയാണ് അങ്ങനെ പെരുമാറിയത്.

ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ പറഞ്ഞത് ഏകദേശം 95 ലക്ഷത്തോളം വാഹനങ്ങൾ ഇതുവരെയായി രജിസ്റ്റർ ചെയ്യപ്പെട്ടു എന്നാണ് അനൗദ്യോഗിക കണക്കുകൾ പറയുന്നതെന്നാണ്. ഈ 95 ലക്ഷം വണ്ടികൾ ഓടുന്ന ഇവിടെ 700 എൻഫോഴ്സ്മെന്റ് ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരാണുള്ളത്. അതിൽ 200 പേർ ഇപ്പോഴും പ്രവർത്തിക്കുന്നത് ബോർഡർ ഏരിയകളിലാണ്. 500 പേരുടെ സേവനം മാത്രമാണ് കേരളത്തിന് കിട്ടുന്നത്. 500 പേർ മാത്രമാണ് 95 ലക്ഷം വാഹനങ്ങൾ നിയന്ത്രിക്കുന്നത് എന്നത് വളരെ ഗുരുതരമായ വിഷയമാണ്. ഇവരുടെ സ്ട്രെങ്ത് വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ നടപടി ഉണ്ടാകുമോ? മറ്റൊരു പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം, അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടായാൽ ഉടനെതന്നെ ഒത്തുതീർപ്പുമായി വരികയാണ്. ചെറിയ വാഹനങ്ങളാണ് ഒരുപക്ഷേ അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കിയതെങ്കിലും വലിയ വാഹനങ്ങളും ചെറിയ വാഹനങ്ങളും ഒത്തുതീർപ്പുണ്ടാക്കി വലിയ വാഹനങ്ങളുടെ ക്ലെയിമിനുവേണ്ടി അത് വാങ്ങുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് പലപ്പോഴും ഇവർ രക്ഷപ്പെടുകയാണ്. അപകടമുണ്ടാക്കുന്ന യഥാർത്ഥ പ്രതികളെ കണ്ടെത്തി അവർക്ക് കുറഞ്ഞ ദിവസത്തെ പരിശീലനമെങ്കിലും നിർബ്ബന്ധമായും നൽകാൻ ഗവൺമെന്റ് ഒരു നിയമം കൊണ്ടുവരുമോ?

<u>ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ</u>: സർ, നിയമമല്ല. ചില നടപടിക്രമങ്ങൾ ഇപ്പോൾത്തന്നെ നടക്കുന്നുണ്ട്. അങ്ങ് പറഞ്ഞ ഒരു കാര്യം കുറക്കാണ്. മൊത്തത്തിൽ 9648230 വാഹനങ്ങളാണ് കേരളത്തിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. ഡ്രൈവർമാർക്കുള്ള പരിശീലനം നമ്മൾ നടത്തുന്നുണ്ട്. ആ പരിശീലനം കുറച്ചുകൂടി വിപുലപ്പെടുത്തുന്നതിന് ഗവൺമെന്റ് ശ്രമിക്കുന്നതാണ്. എൻഫോഴ്സ്മെന്റിനുള്ള അംഗസംഖ്യ നമുക്ക് കുറവാണ്. ഖജനാവിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ പണം എത്തിച്ചുകൊടുക്കുന്ന രണ്ടാമത്തെ പ്രധാനപ്പെട്ട വകുപ്പാണ് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ്. പക്ഷെ ഞങ്ങൾക്ക് കിട്ടുന്ന ടാർജറ്റെല്ലാം കൃത്യമായി പാലിക്കാറുണ്ട്. പക്ഷെ ഞങ്ങൾക്കുള്ള എൻഫോഴ്സ്മെന്റ് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ് വളരെ ചുരുങ്ങിയ രൂപത്തിലാണ്. അതുകൊണ്ട് പോലീസിനെക്കൂടെ ആശ്രയിച്ചു മാത്രമേ ഈ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാൻ കഴിയൂ. എന്നാലും മാക്സിമം സ്പീഡിൽ കാര്യങ്ങൾ കൊണ്ടുപോകുന്നുണ്ട്.

മുഖ്യപരിഗണന നൽകുന്ന വിഷയങ്ങൾ

2(*302) <u>ശ്രീ. പി. കെ. ഗുരുദാസൻ</u> :
<u>ശ്രീ. ബി. സത്യൻ</u> :
<u>ശ്രീ. കെ. കുഞ്ഞിരാമൻ (ഉദുമ)</u> :
<u>ശ്രീ. വി. ചെന്താമരാക്ഷൻ</u> : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് മുഖ്യമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനം ഇന്നനുഭവിക്കുന്ന ഗുരുതരമായ പ്രശ്നങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് വിലയിരുത്തിയിട്ടുണ്ടോ; അവശേഷിക്കുന്ന കാലയളവിൽ പ്രസ്തുത പ്രശ്ന പരിഹാരത്തിനായി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly